第　９　次

神奈川県交通安全計画

（平成 23 年度～平成 27 年度）

神奈川県交通安全対策会議

ま　え　が　き

県内の交通事故発生件数は、平成12年をピークに平成13年から10年連続して減少している。また、死者数も平成15年以降７年間、減少し続け、平成20年以降は第１次交通戦争のピークである昭和45年の死者数803人の４分の１以下となる200人以下で推移し、同時に「第８次神奈川県交通安全計画」の年間の24時間死者数を230人以下とするという目標を達成した。これは、これまで実施してきた交通事故対策には一定の効果があったものと考えられる。

しかしながら、平成22年の交通事故死者数は182人と前年を６人上回り、８年ぶりに増加に転じたほか、今なお、年間40,000件を超える交通事故により、200人近くの死者と甚大な社会的・経済的損失が発生している現状をかんがみると、交通事故防止は、県民生活の安全・安心を確保する上での重要な課題であり、引き続き、行政、民間が連携し、県民総ぐるみの運動として取り組み、「交通事故のない社会」の実現を目指していかなければならない。

交通を取り巻く社会環境は、本格的な人口減少と高齢社会の到来による生活様式の多様化、ＩＴ化などにより大きく変化しており、それに伴い交通事故の発生状況も変わり、新たな交通安全対策が求められている。

交通安全対策については、昭和45年に制定された「交通安全対策基本法」を基に、昭和46年以降、８次にわたり県交通安全計画を作成してきた。各計画においては、死者数の目標値や重点対策項目を設定し、目標達成に向けて、関係機関が鋭意、取り組んできたところである。

このたび、神奈川県交通安全対策会議において、交通安全対策基本法第25条第１項の規定に基づき、平成23年度から27年度までの５年間に県内において取り組むべき陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めた「第９次神奈川県交通安全計画」を作成した。本計画は、国が定めた「第９次交通安全基本計画」を踏まえ、神奈川県の道路交通環境や交通事故の特徴を視野に入れ、その対策を内容とした計画であり、今後５年間の本県における交通安全対策の指針となるものである。

また、当会議ではこの計画に基づき、各年度に実施計画を作成し、計画の進ちょく状況や施策の効果等を踏まえて、適切かつ効果的な施策を県民の理解と協力のもとに推進することとする。

市町村においては、この計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即した市町村交通安全計画を作成するものとする。

目　　次

計画の基本的考え方 1
第１章　道路交通の安全 2
　第１節　道路交通の安全についての目標 2
　Ⅰ　道路交通事故の推移と現状 2
　　１　交通事故の推移 2
　　２　交通事故の現状（平成 22 年中） 3
　Ⅱ　交通安全計画における目標 3
　第２節　道路交通の安全についての対策 4
　Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点 4
　　１　高齢者及び子どもの安全確保 4
　　２　歩行者及び自転車の安全確保 4
　　３　生活道路及び幹線道路における安全確保 5
　　４　県民との連携・協働 5
　Ⅱ　交通安全の施策 5
　　１　道路交通環境の整備 5
　　（１）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 6
　　（２）幹線道路における交通安全対策の推進 7
　　（３）交通安全施設等整備事業の推進 9
　　（４）効果的な交通規制の**推進** 11
　　（５）自転車利用環境の総合的整備 11
　　（６）高度道路交通システム（ＩＴＳ）**の活用** 12
　　（７）交通需要マネジメントの推進 13
　　（８）災害に備えた道路交通環境の整備 13
　　（９）総合的な駐車対策の推進 14
　　(10) 道路交通情報の充実 15
　　(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 16
　　２　交通安全思想の普及徹底 17
　　（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 17
　　（２）効果的な交通安全教育の推進 21
　　（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進 21
　　（４）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 24
　　（５）住民の参加・協働の推進 25
　　３　安全運転の確保 25
　　（１）運転者教育等の充実 25
　　（２）運転免許制度の改善 27
　　（３）安全運転管理の推進 27
　　（４）自動車運送事業者**の安全対策の充実** 27
　　（５）交通労働災害の防止等 28
　　（６）道路交通に関する情報の充実 28
　　（７）エコドライブ等の推進 29
　　４　車両の安全性の確保 29
　　（１）車両の安全性に関する基準等の改善の推進 29
　　（２）自動車アセスメント情報の提供等 30
　　（３）自動車の検査及び点検整備の充実 30

（４）自転車の安全性の確保 31
５　道路交通秩序の維持 31
（１）交通の指導取締りの強化等 31
（２）交通捜査の強化**その他の交通犯罪の捜査体制の強化** 32
（３）暴走族対策の強化 32
６　救助・救急活動の充実 33
（１）救助・救急体制の整備 33
（２）救急医療体制の整備 35
（３）救急関係機関の協力関係の確保等 35
７　交通事故被害者等に対する支援 35
（１）交通事故相談活動の充実 36
（２）無保険（無共済）車両対策の徹底 36
（３）交通遺児家庭に対する支援 36
（４）被害者支援の充実強化 36
８　研究開発及び調査研究の充実 37
（１）道路交通の安全に関する研究開発の推進 37
（２）道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化 39
第２章　鉄道交通の安全 40
第１節　鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向 40
第２節　鉄道交通の安全についての対策 40
Ⅰ　今後の鉄道交通安全対策を考える視点 40
Ⅱ　鉄道交通安全の施策 40
１　鉄道交通環境の整備 40
（１）鉄道施設**等の安全性の向上** 40
（２）運転保安設備**等**の整備 40
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及 41
３　鉄道の安全な運行の確保 41
（１）**運転士の**資質の保持 41
（２）リスク情報の分析・活用 41
（３）気象情報等の充実 41
（４）鉄道事業者に対する保安監査等の実施 41
（５）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応 42
４　救助・救急活動の充実 42
第３章　踏切道における交通の安全 42
第１節　踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向 42
第２節　踏切道における交通安全の対策 42
Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 42
Ⅱ　踏切道の交通安全の施策 43
１　踏切道の立体交差化及び構造改良**等の整備**の促進 43
２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 43
３　踏切道の統廃合の促進 43
４　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 43

計画の基本的考え方

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民生活の安全・安心を確保することが、重要な行政課題となっている。

交通安全は、人命尊重の理念及び事故がもたらす大きな社会的・経済的損失という点からも、安全で安心な県民生活を実現するために欠くことのできない要素である。そのため、「交通事故のない社会」という究極の目標を目指して、交通安全対策に積極的に取り組む必要がある。

本計画においては、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者を思いやり、「人優先」の交通安全思想を基本として、期間内に達成すべき数値目標を設定し、可能な限り、その実現を図るため、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」、道路等の「交通環境」という三つの要素について適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、推進することとしている。

「人間」に対する安全対策としては、安全な運転を確保するための知識・技能の向上、そのための免許制度の改善、交通指導取締りの強化等のほか、県民の交通安全意識高揚のための啓発や、各年代における交通マナーや交通安全に関する教育などにより、交通安全思想の普及徹底に努める。

「交通機関」における事故防止対策としては、ヒューマンエラーを事故に結びつけないための車両構造、設備・装置等技術的な安全性の向上、検査体制の充実等を図る。

「交通環境」に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制、交通に関する情報提供の充実等を図る。

これらの要素を結びつけるため、情報通信技術（ＩＴ）の活用や、総合的な調査・分析、研究開発の推進等を図る。また、交通事故による被害を最小限に抑えるための迅速な救助・救急活動の充実等を図るとともに、被害者への支援対策の充実を図る。

交通安全の施策は相互に密接に関連しており、交通に携わる各事業部門間の連携強化を図るほか、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、総合的、効果的に推進する必要がある。

さらに交通安全は、円滑で快適な交通環境と密接に関わっているため、自動車交通量の抑制、交通公害対策の推進、沿道の土地利用や道路利用のあり方等も視野に入れた取組を進めるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも配慮しなければならない。

特に本県は、首都圏の中枢に位置していることから、社会経済活動が活発で、通過交通を含めた膨大な交通量による事故発生の高い危険性を常時内包しているため、交通事故の状況、特性を常に把握し、対策を講じる必要がある。

本県における交通事故の具体的な特徴としては、

① 高齢者事故、特に歩行中の事故が増加し、全死者に占める高齢死者の割合も高い
② 二輪車乗車中の死者の割合が全国に比較して高い
③ 自転車事故件数は横ばい状態だが、高い割合で推移している
④ 飲酒による悪質・危険な事故が目立つ

ことなどから、こうした点を踏まえた対策をソフト・ハードの両面から重点的に実施するとともに、その効果等を恒常的に検証していく必要がある。

そして、交通安全対策を効果的に推進していくため、行政機関や交通安全関係団体、民間企業等が緊密な連携を図り、さらに県民参加の仕組みづくり等により県民との協働による交通安全推進体制を構築し、それに基づいてさまざまな交通安全活動を一体的、積極的に推進していく。

第１章　道路交通の安全

第１節　道路交通の安全についての目標

Ⅰ　道路交通事故の推移と現状

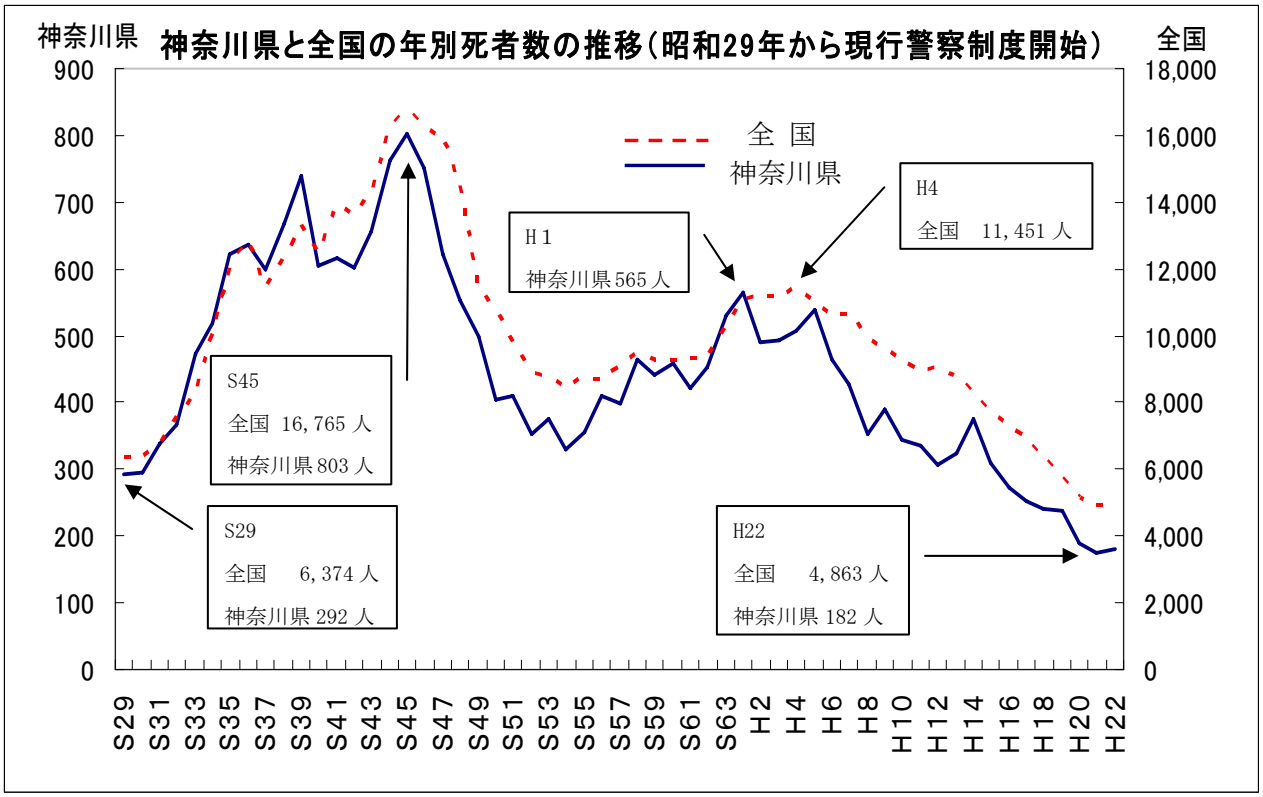
１　交通事故の推移

本県の交通事故の推移を、まず死者数について見ると、昭和 45 年に 803 人と最多を記録したが、その後、第１次交通安全計画がスタートした昭和 46 年以降年々減少し、昭和 54 年には 329 人となり、ピーク時の約４割の水準にまで減少した。

しかしながら、その後再び増加に転じ、昭和 63 年、平成元年、そして平成４年、５年にはそれぞれ２年連続して 500 人を上回った。

平成６年以後は、概ね減少傾向が続き、平成 15 年から平成 21 年までは７年連続して減少し、平成 21 年には 176 人と昭和 23 年以降最少となるなど、平成 20 年以降は、第８次交通安全計画の抑止目標であった 230 人以下を３年連続して達成したが、平成 22 年は 182 人と８年ぶりに増加に転じた。

一方、事故発生件数と負傷者数について見ると、発生件数は、昭和 53 年以降ほぼ一貫して増加し、平成２年から平成９年までは全国ワースト１位となり、負傷者数についても、平成４年から平成 10 年までは全国ワースト１位で推移した。平成 12 年には、発生件数と負傷者数のいずれも本県における過去最多を記録したが、この年をピークに平成 13 年以降は平成 22 年まで 10 年連続して減少している。



２　交通事故の現状（平成 22 年中）

平成 22 年中の本県の交通事故の現状は、交通事故発生件数年間統計で見ると、次のような特徴、傾向が顕著である。

ア　増加する高齢歩行者の死亡事故

高齢者の関係する事故件数は、10,191 件(24.4%)と前年を下回るも全事故件数のうちの高い構成率で推移している。交通事故死者数 182 人に占める高齢死者は、72 人(39.6%)と前年を７人上回り、本県における高齢者人口構成率(19.8%)の２倍となっている。特に歩行中の死者 45 人は、歩行中死者数全体 69 人の 62.5%にあたり、高い割合を占めている。

イ　高水準で推移する二輪車事故

二輪車の関係する事故件数は、昭和 54 年以降事故全体の 30%以上で推移しており、平成 22 年中は、12,933 件(30.9%)で、死者は 65 人(35.7%)と前年を６人上回り、構成率も全国平均(17.9%)に比べ、約２倍になっている。

ウ　横ばい状態の自転車事故

自転車乗用中の事故件数は、平成 14 年をピークに減少傾向にあるものの、全事故に占める割合は年々増加していたが、平成 22 年中は 9,953 件(前年比－361 件)で、構成率も 23.8%と、わずかに前年を下回った。さらに、死者数も 16 人と前年より４人減少した。

しかし、自転車事故の構成率が高い地域があるなど、依然として自転車事故は１万件前後で推移している。

エ　増加した飲酒運転による死亡事故

事故件数全体が減少する中、平成 22 年中は重大事故に直結する飲酒運転事故も、198 件と前年から 30 件減少したが、飲酒死亡事故は 11 件 12 人と前年の５件５人の２倍以上となった。また、飲酒運転による事故の内、死亡事故につながった率は 5.6%と、全事故に対する死亡事故率 0.4%の約 13 倍にもなっている。

Ⅱ　交通安全計画における目標

交通安全対策における究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現であるが、そこに至るまでの中期的な目標として、本計画期間においては、次の項目を目標とする。

年間の 24 時間死者数を１５０人以下とする

※　計画の検証に当たっては、年間の死傷者数（30 日以内の死傷者数）、事故件数、自動車保有台数あたりの事故件数、走行台キロあたりの事故件数も参考とする。

第２節　道路交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点

本県は、交通事故の件数、負傷者数ともに長期間減少しており、また、死者数も昨年は増加に転じたものの、これまでは減少傾向にあったことから、第１次から８次までの交通安全計画には一定の効果があったと考えられる。そのため、従来の施策を継続するとともに、社会情勢の変化に対応する新たな課題を勘案し、次の８つの交通安全対策を実施することとする。

１　道路交通環境の整備　　**２　交通安全思想の普及徹底**
３　安全運転の確保　　**４　車両の安全性の確保**
５　道路交通秩序の維持　　**６　救助・救急活動の充実**
７　交通事故被害者等に対する支援　　**８　研究開発及び調査研究の充実**

実施にあたっては、次の視点を重視して交通安全対策の推進を図る。

１　高齢者及び子どもの安全確保

神奈川県では、平成 22 年には、65 歳以上の人の割合が全人口の 19.8％に達し、本格的な高齢社会を迎えている。高齢化の進展に伴い、高齢者が関係した交通事故が増加し、高齢死者の割合も急速に増加している。

そのため、加齢に伴うさまざまな心身の変化など多様な高齢者の実態を踏まえた、きめ細かな交通安全対策を進める。特に、高齢者が歩行中や自転車乗用中に被害に遭うケースだけでなく、自動車運転者として加害者になるケースなど、高齢者の交通社会への関わりに応じた総合的な交通安全対策を実施する必要がある。また、高齢者の社会参加を促進するため、交通環境のバリアフリー化等を進める。

こうした高齢者の交通安全対策を進めるうえでは、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等との連携を図るなど、高齢者が居住する地域と密着した活動として取り組む必要がある。

また、少子化の進展にも配慮し、安心して子どもを育てることのできる社会を実現するためにも子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における安全な歩行空間の整備等、交通事故防止対策に積極的に取り組み、子どもの安全・安心を確保する必要がある。

２　歩行者及び自転車の安全確保

神奈川県における状態別死者数は近年、歩行中の交通事故死者数が二輪車乗車中、自動車乗車中の交通事故死者数を上回り、全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合が３割を超え、特に高齢者では歩行者の割合が６割以上を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、自転車乗用中の死者数は近年、減少傾向にあるが、事故は年間１万件前後発生しており、交通事故全体に占める割合は高い。自転車は、自動車等と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要が

ある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なこともあり、ルールやマナーに違反が目立つことから、年齢や自転車の利用目的に応じた交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、駅前や繁華街等の歩道上の放置自転車については、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

3　生活道路及び幹線道路における安全確保

車道幅員 5.5 メートル未満の生活道路における交通死亡事故件数は減少傾向にあるものの、発生件数は交通事故全体の約３割を占めている状況を踏まえると、今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じる必要がある。また、本来、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進し、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を推進する。

また、依然として、交通事故死者数の多くを占める幹線道路における対策については、①事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確にし、②蓄積した効果データを活用し、事故原因に即した効果の高い対策を立案し、③対策完了後の効果を評価し，評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった「成果を上げるマネジメント」を推進し、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

4　県民との連携・協働

交通安全を地域に根ざした施策として効果的に展開するためには、県民一人ひとりの交通安全意識の高揚と、県民や団体が自主的に行っているさまざまな交通安全活動を県民運動として進めることが重要である。

そのため、各年代層を対象にした体系的な交通安全教育を実施するとともに、交通安全県民運動の中核組織である交通安全対策協議会を中心とした広報・啓発活動の充実などを図り、県民自らが安全で安心な交通社会の構築へ参加できる仕組みをつくることが必要である。

同時に、交通安全計画をはじめとする、さまざまな交通安全施策の策定にあたって、幅広い県民の意向を十分反映させるとともに、交通安全関係団体の支援等を通じて、交通安全活動を県民との協働事業として展開する。本県は、県民活動が活発な地域であり、県民との連携・協働による交通安全県民運動の活性化を図っていく。

Ⅱ　交通安全の施策

1　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも公安委員会や道路管理者等の関係機関が連携し推進してきたところであり、幹線道路等の事故多発地点対策等において一定の事故抑止効果が確認されている。

今後も、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路を始めとする「人優先」の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

このため、道路交通環境の整備については、交通事故防止の観点から、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るまで適切に機能分担された道路交通網の体系的整備を進めるとともに、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路においては、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備にあたっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど問題が生じている箇所に対して重点的に実施し、事故の特性や発生要因を分析し、整備後には結果の評価を行い、以後の対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、事故削減を図ることとする。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常の生活、社会経済活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見を反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案にあたって地域住民等が主体的に参加できる機会を充実する。また、整備の進ちょく状況、効果等を公表する。

そのほか、道路交通の円滑化を図るため、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（ＴＤＭ*）施策を総合的に推進するとともに、最先端の情報通信技術（ＩＴ*）を用いて人と道路と車両を一体のシステムとして構築し、道路交通環境の安全性を高める高度道路交通システム（ＩＴＳ*）等の開発・普及を推進する。

（１）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備はいまだ十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。このため、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、公安委員会及び道路管理者が連携して、総合的な事故抑止対策を地域住民の主体的参加の下で実施する。

公安委員会は、エリア内の生活道路を中心として、信号灯器のＬＥＤ*化、道路標識・道路標示（以下「道路標識等」という。）の高輝度化等の安全対策を実施する。また、外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコンや交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するほか、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号。バリアフリー新法）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響式信号機、高齢者等感応式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離する歩車分離式信号の導入を推進する。

道路管理者は、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても、公安委員会と道路管理者が連携し、車両速度の抑制、道路の形状や、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

---

*TDM：Transportation Demand Managementの略（道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法）

*IT：Information Technology

*ITS：Intelligent Transport Systemsの略（最先端の情報技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム）

*LED：Light Emitting Diode 発光ダイオード

イ　通学路等の交通安全施設の整備

幼児・児童の通園、通学の安全を確保するため、通学路等の歩道等の整備、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の整備拡充を図る。

ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めた全ての人が安全に安心して参加活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等周辺における歩道の段差・傾斜・勾配の改善等バリアフリー化による安全安心な歩行空間の整備等を推進する。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム（ＰＩＣＳ*）の整備を推進し、高齢者・障害者等の安全な移動を支援する。

エ　無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等による安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワーク等の観点から無電柱化を推進するため、「無電柱化に係るガイドライン」に基づき、市街地の幹線道路だけでなく、歴史的町並み保存地区等における主要な非幹線道路も含め、面的な無電柱化を推進する。

（２）幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を導入し、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）に新たに取り組む。また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）を推進する。手順については事故の危険性が高い特定の区間を選定し、事故データにより、事故要因等を明らかにした上で、効果の高い対策を立案・実施するとともに、 対策完了後は、その効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ　事故危険箇所対策等の推進

特に事故発生割合の大きい幹線道路や、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路などの「事故危険箇所」、「事故多発区間(地点)」について、公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

これらの対策箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識等の高輝度化、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

---

*PICS：Pedestrian Information and Communication Systems

ウ　幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、幹線道路においては、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を推進する。

また、高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

エ　重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故等が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様な事故の再発防止を図る。

オ　適切に機能分担された道路網の整備

(ｱ)　高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車・歩行者道等の整備を推進する。

(ｲ)　広域的な交通量を分担させるため高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進し、道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ｳ)　市街地内の通過交通の排除とともに、交通の効果的な分散を図るバイパス及び環状道路の整備を推進する。

(ｴ)　幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を推進するとともに、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施する。

(ｵ)　効率的な輸送体系を確立するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進するとともに、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾等の交通拠点へのアクセス道路の整備を推進する。

カ　高速自動車国道等における事故防止対策の推進

(ｱ)　事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故誘発要因の分析を行い、中央分離帯強化型防護さく、道路照明施設、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上等、簡易分離施設の高度化、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。

また、逆走による事故防止のため、標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

(ｲ)　過労運転等を防止し、良好な走行環境の確保を図るため、本線の拡幅、インターチェンジの改良、停車車両の早期排除等による渋滞対策、高速バス利用の利便性の向上、休憩施設の混雑緩和対策等を推進する。併せて、多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、インターネット等の情報通信を活用して道路交通情報提供を行う利用者サービスを推進する。

(ｳ)　道路利用者の多様なニーズにこたえ、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する

道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ*）等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、ＥＴＣ等の高度道路交通システム（ＩＴＳ）の整備を推進する。

キ　改築等による交通事故対策の推進

(ｱ)　歩行者及び自転車利用者等の安全を確保するため、既存道路の拡幅、小規模バイパスの建設、自転車道の設置などを推進する。

(ｲ)　交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

(ｳ)　道路機能と利用実態との調和を図る路上駐停車対策として、副道の整備、植樹帯の設置を推進する。

(ｴ)　商業系地区等における安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路、車両の通行を制限したショッピングモール等の整備を推進する。

(ｵ)　交通混雑が著しい地区や鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を分離するとともに、歩行者空間を拡大するため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ*、交通広場等の総合的な整備を推進する。

(ｶ)　歴史的街並みや史跡等、歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク　交通安全施設等の高度化

(ｱ)　道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性の高い場所等に信号機を設置するとともに、既存の信号機についても、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。

　特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。また、必要のある場所には、バス感応化等を行う。

(ｲ)　道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識等の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握するため、キロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブなどで、対向車の接近を知らせる対向車接近システムの整備を推進するとともに、幹線道路における速度超過を防止するための高速走行抑止システムを整備する。さらに、依然として多発している夜間の交通事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

（３）交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 20 年度から 24 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）に基づき、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行い、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

---

*VICS：Vehicle Information and Communication System

*ペデストリアンデッキ：歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路

また、平成 25 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図るとともに、交通安全施設等の老朽化対策を推進し適切な維持管理に努める。

ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

人優先の考えの下、「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ　幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

ウ　交通円滑化対策の推進

信号機の高度化、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大と交通の円滑化を推進するとともに、併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

エ　ＩＴ化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに交通規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等の充実を図る。

また、幹線道路において、交通の変動実態に対応した信号制御を行うため、集中制御化、プロファイル化、系統化、閑散時押ボタン化・半感応化、多現示化、右折感応化等の信号機の高度化を図るとともに、交通流の変動にきめ細かに対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの高度化を図る。

さらに、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等、新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の推進を図るとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の高度化をすすめ、安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

オ　道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路利用者の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識ＢＯＸ」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの)、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、交通安全は、住民の安全意識に支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携を推進するとともに、事業の進ちょく状況、効果等を公表する。

カ　連絡会議等の活用による関係機関の連携

「神奈川県交通安全対策協議会」や「神奈川県道路交通環境安全推進連絡会議」を活用し、必要に応じ学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、関係機関が連携して的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

キ　国際化社会に対応した道路交通環境の整備

外国人にとって見やすく分かりやすい、多言語による視認性を高めた案内標識や表示板の整備を推進する。

（4）効果的な交通規制の推進

道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等に応じ、規制内容をより合理的なものにすることにより、効果的な交通規制を行う。

ア　地域の特性に応じた交通規制

主に幹線道路では、駐停車禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等、交通流を整序化するための交通規制を行う。

また、主に生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を行う。

さらに、主に歩行者や自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。特に、住居系地区等においては、歩行者等の安全確保に重点を置いた交通規制を実施し、「あんしん歩行エリア」の形成を図る。

イ　安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

交通流・量の適切な配分・誘導を図る交通規制を計画的に推進する。また、路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を推進する。

ウ　より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、公安委員会において最高速度、駐車、信号制御等の交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、必要に応じて交通規制の緩和等の見直しを図るとともに、道路管理者に対する道路の整備・改良、地方公共団体、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

（5）自転車利用環境の総合的整備

ア　クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現

都市交通としての自転車の役割と位置づけを明確にした上で、乗用車から自転車への転換を促進するとともに、安全で快適な自転車の利用環境を整備するため、自転車が走行可能な幅の広い歩道の設置等により自転車走行空間を整備する。また、自転車専用通行帯や歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の交通規制を実施する。

さらに、自転車を共同利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動等を推進する。

イ　自転車等の駐車対策

自転車等の駐車対策について「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和 55 年法律第 87 号）による施策を総合的に推進する。

そのため、自転車等駐車対策協議会の設置、対策条例の制定、総合計画の策定を促進するとともに、交通安全施設等整備事業、都市計画街路事業等による自転車等の駐車場整備事業を推進する。また、自転車駐車需要を大量に生じさせる施設について自転車駐車場の設置の義務の促進を図るとともに、民間事業者が整備する駐輪施設整備の支援を図る。さらに、自転車等利用者の通行の安全を確保するため、計画的な交通規制を実施する。

鉄道駅周辺等における放置自転車対策のため、地域住民、関係機関及び鉄道事業者等が連携し、効率的・総合的な自転車駐車場の整備、条例による放置されている自転車等撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー新法に基づく、重点整備地区内の道路においては、放置自転車等の排除、広報啓発活動及び自転車駐車場の整備等を重点的に推進する。

ウ　大規模自転車道の整備

交通の安全確保と余暇活動の増加に対応した大規模自転車道の整備を推進する。

（6）高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用

情報通信技術（ＩＴ）等を推進して、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ＩＴＳ）を推進する。

ア　道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）の整備

リアルタイムでの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）の整備・拡充を推進するとともに、情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

イ　新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の推進

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保する新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策を推進する。

ウ　交通事故防止のための運転支援システムの推進

自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。

また、交通管制システムのインフラ等を利用して、周辺の交通状況等をカーナビゲーション装置を通じて情報提供することで、交通事故の低減を図る安全運転支援システム（ＤＳＳＳ*）の整備を推進する。

エ　スマートウェイの推進

ＥＴＣの通信技術をベースとしたＩＴＳスポットの活用によるスマートウェイの推進を官

*DSSS：Driving Safety Support Systems

民一体となって展開していく。ＩＴＳスポットの活用により、ＥＴＣに加え，広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現する。

オ　道路運送事業に係る高度情報化の推進

ＩＴＳ技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ*）及び車両運行管理システム（ＭＯＣＳ*）の整備を推進する。

（7）交通需要マネジメントの推進

円滑な交通環境のため、交通管制の高度化、パークアンドライドの推進など輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント(ＴＤＭ)を推進するとともに、広報・啓発活動により、その定着化を図る。

ア　公共交通機関利用の促進

交通量の多い道路において、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感応式信号機、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等、バス利用の促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係機関が連携して総合的に実施するオムニバスタウン構想を推進する。

また、公共交通機関の整備を支援し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ　自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により、効率的な自動車利用を推進するため、共同配送システムの構築、車両運行管理システム（ＭＯＣＳ）の導入等による物流の効率化等の促進を図る。

（8）災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、法面等の防災対策を推進する。

津波に対しては、道路利用者への早期情報提供、避難路の整備、緊急輸送道路確保のため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

---

*PTPS：Public Transportation Priority Systems
*MOCS：Mobile Operation Control Systems

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合において、安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設を整備するとともに、交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害監視システムの開発・導入、交通規制資機材の整備を推進する。また、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。さらに、県警察の交通管制センターから交通情報をリアルタイムで警察庁に提供・連携し、災害時の広域的な交通管理に活用する。

ウ　災害発生時における交通規制

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保するとともに、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に行うため、被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行い、あわせて災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進する。

エ　災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置・通信施設、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等情報通信技術（ＩＴ）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

（9）総合的な駐車対策の推進

都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア　秩序ある駐車対策の推進

良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から規制の見直しを行い、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ　違法駐車対策の推進

(ｱ)　確認事務の民間委託により違法駐車の取締りを行う執行力を確保し、違法駐車の取締りを強化する。そのため、従来以上に悪質・危険性、迷惑性の高い違反に取締りの重点を指向する必要があることから、地域住民の意見等を踏まえて重点的に放置車両の確認等を実施する場所、時間帯等を定めたガイドラインを策定、公表することとし、ガイドラインに沿った取締りを推進する。

(ｲ)　放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。また、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ　駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進とあわせて、駐車場の整備と有効利用を推進する。

(ｱ)　自動車交通が混雑する地区等において、駐車場法に基づく駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区における計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を促進する。

(ｲ)　大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定等を促進するとともに、各種補助制度等を活用して民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等、重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、交通安全施設等整備事業や有料融資事業（無利子貸付制度）等を活用した公共駐車場の整備を図る。

(ｳ)　既存駐車場の有効利用を図るため、必要に応じて駐車場案内システム等の整備とその高度化を推進する。また、都心部への過剰な自動車流入を抑止し、交通の混雑を回避するパークアンドライドの普及のため、駐車場の整備等を推進する。

エ　違法駐車追放気運の醸成・高揚

関係機関・団体との密接な連携により違法駐車の排除等に関する、広報・啓発活動を行うとともに、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用や地域住民の理解と協力の下に違法駐車追放気運の醸成・高揚を図る。

オ　ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車により道路交通が阻害されている都市内道路において、交通安全施設としての駐車場や、違法駐車抑止システム等の整備、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示等、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

(10) 道路交通情報の充実

運転者に対する正確できめ細かな道路交通情報提供は重要であり、高度化、多様化するニーズに対応した情報提供を行うため、情報通信技術（ＩＴ）等を活用した道路交通情報の充実を図る。

ア　情報収集・提供体制の充実

道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による、情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通規制情報のデータベース化を推進する。

イ　ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化

高度道路交通システム（ＩＴＳ）の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報システム（ＶＩＣＳ）やＩＴＳスポットの整備・拡充を積極的に図り、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し安全と円滑化を推進するとともに、高度化された交通管制センターを中心に光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報の提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等、新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の推進を図る。

さらに、運転者に周辺の交通状況情報（危険要因）を提供することにより、注意を促す安全運転支援システム（ＤＳＳＳ）を推進する。

ウ　適正な道路交通情報提供事業の促進

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき、予測交通情報を提供する事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図るなどにより、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

エ　分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識や、利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識等の整備を推進する。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路の使用及び占用の適正化等

(ｱ)　道路の使用及び占用の適正化

道路使用及び占用許可の適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導する。

(ｲ)　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等について、市街地を重点的に、実態把握、強力な指導取締りによりその排除に努める。

不法占用物件等を一掃するため、「道路ふれあい月間」等を中心に、沿道住民を始めとする道路利用者に対し、啓発活動を積極的に行う。

また、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの段階的な活用の拡大を図る。

(ｳ)　道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事について、事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整するとともに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ　子どもの遊び場等の確保

子どもの交通事故の防止のため、子どもの遊び場としての「住区基幹公園」、「都市基幹公園」等の整備を推進する。

さらに、子どもの遊び場等が少ない地域又はこれに近接する地域へ児童館等を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校等の運動場などの体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

ウ　道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路構造の保全と交通の危険を防止するため、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限、及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図る。

エ　地域の特性に応じた安全の確保

安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

2　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全に貢献できる社会性を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けさせるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる交通安全教育を通して、県民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう、意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、関係機関・団体相互の連携を強化し、家庭、学校、職場、地域等において交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の効果的な推進を図る。

特に小学生、中学生、高校生に対しては、「生命尊重」、「遵法」、「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動が取れるように教育するとともに、交通事故に遭わない、起こさないための「みんなの交通安全教育推進運動『スタートかながわ』」を活発化させることにより、段階的な交通安全教育を体系的に行う。

また、高齢社会が進展する中で、高齢者の社会参加の増加等に対応するため、前期高齢者（65 歳～74 歳）と後期高齢者（75 歳以上）における行動特性の違い等に配慮した交通安全教育を強力に推進し、高齢者の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては、高齢者の特性を理解した上でその行動に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

幼児に対する教育は、人間形成の基礎を培うための重要な役割を担うことから、幼稚園・保育所等の関係機関・団体はもとより本来、地域社会が有する教育環境、いわゆる地域のもつ教育力を活用した施策を推進する。

また、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する教育を強化する。

交通安全教育・普及啓発活動にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、自治体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が互いに連携をとり、地域ぐるみの活動として推進する。

また、高齢者を中心に、三世代による世代間交流の促進等に努め、効果的な交通安全教育・普及啓発活動の推進を図る。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を検証・評価することにより、効果的な実施に努める。

（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育

(ｱ)　心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において交通安全に必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

(ｲ)　保護者をはじめ地域住民は交通安全の「ひとこえ」を幼児にかけるなど、地域の教育力を活かした安全教育が行われる環境づくりを交通安全県民運動の一環として推進する。

幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら、日常のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等の利用や、親子での実習などについて、分かりやすい指導に努める

とともに、指導する人材の資質向上及び教材・教具の整備を行う。

児童館等においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、母親クラブ等の組織化を促進し、活動強化を図る。

(ｳ) 関係機関・団体は、幼稚園・保育所等における交通安全教育の支援とともに、保護者が安全な道路の通行など、家庭において適切な指導ができるよう交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導等を促進する。

イ　小学生に対する交通安全教育

(ｱ) 発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

(ｲ) 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、教科や学級活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールやマナー、道路標識等について交通安全教育を実施する。

交通安全教育を計画的に実施し効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等を実施する。

また、公立・私立の学校関係者及び関係機関・団体等による「学校交通安全教育推進会議」を活用して、教育手法等の研究、情報交換等を行う。

(ｳ) 関係機関・団体は、小学校における交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

また、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導等を促進する。

ウ　中学生に対する交通安全教育

(ｱ) 日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得させるとともに、道路を通行する場合は思いやりをもって、自己の安全だけでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行う。

(ｲ) 中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、教科や学級活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、道路標識、交通事故の原因、応急手当等について交通安全教育を実施する。

交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施する。

また、公立・私立の学校関係者及び関係機関・団体等による「学校交通安全教育推進会議」を活用して、教育手法等の研究、情報交換等を行う。

(ｳ)　関係機関・団体は、中学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

(ｴ)　暴走族に加入する恐れのある年齢層の中学生を対象に、自転車の交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施する。

(ｵ)　交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進する。

エ　高校生に対する交通安全教育

(ｱ)　日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車利用者、二輪車運転者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような意識啓発を行う。

(ｲ)　高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科、ホームルーム活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、交通事故の実態と原因、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。特に、二輪車の安全運転に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やＰＴＡ等と連携しながら、意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む交通安全教育の充実を図る。

　交通安全教育を計画的に実践し、効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施する。

　また、公立・私立の学校関係者及び関係機関・団体等による「学校交通安全教育推進会議」を活用して、教育手法等の研究、情報交換等を行う。

(ｳ)　関係機関・団体は、高等学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流により、高校生による登下校時の交通安全指導の協力や、高齢者施設における交通安全教室の実施等により高校生の果たすべき役割を考えさせ、地域の交通安全活動への積極的な参加を促す。

　また、暴走族に加入する恐れのある年齢層の高校生を対象に、自転車の交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施する。

(ｴ)　交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進する。

オ　成人に対する交通安全教育

(ｱ)　自動車等の安全運転確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

(ｲ)　運転免許取得時の自動車教習所の教習水準の向上に努めるとともに、免許取得後の運転者教育としては、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を図る。具体的には、公安委員会が行う各種講習をはじめ、自動車教習所等が受講者の

特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育等を中心として行う。

二輪車については、関係機関・団体と連携して、二輪車の実技を中心とした安全運転講習の開催を推進する。

(ｳ) 自動車等の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加させ、事業所における安全管理を徹底し、事故防止のための活動等を促進する。

(ｴ) 社会人を対象とした学級・講座などにおいて飲酒運転の根絶を含めた交通安全教育の促進など、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

(ｵ) 大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車等の利用実態に応じて、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ　高齢者に対する交通安全教育

(ｱ) 高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

その際、前期高齢者と後期高齢者の年齢層の違いによる行動特性等に配慮した交通安全教育を推進する。

(ｲ) 高齢者自身への教育とともに、高齢者を取り巻く県民へ高齢者の行動特性等への理解を推進する教育を実施する。特に、高齢者自らが担う主体的な活動として、関係団体と連携し、「ヒヤリ地図*」の作成等の交通安全活動を推進する。

(ｳ) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、交通安全シルバーリーダー等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、教材教具等の開発等指導体制の充実に努める。

(ｴ) 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等、多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、家庭訪問による個別指導や、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努める。

(ｵ) 高齢者の事故実態に応じた具体的な指導、反射材の活用等交通安全用品の普及、高齢運転者に対する高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催する。

(ｶ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

(ｷ) 地域における高齢者の安全教育の普及のため、交通安全シルバーリーダーを対象とした安全運転教育や、交通安全母の会等地域団体による活動の活性化、高齢者を中心に、三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流教育の促進に努める。

キ　障害者に対する交通安全教育

障害者に対して、交通安全に必要な知識及び技能の習得のため、地域における福祉施設、福祉活動の場の利用などにより、障害の程度に応じた、きめ細かい交通安全教育を推進する。交通安全教育の実施にあたっては、必要に応じて手話通訳者等の配置、字幕入りビデオの活用等

*ヒヤリ地図：交通安全上、危険と思われる場所や住民が実際に危険を感じた場所などをヒヤリングなどで調査し図示した地図

に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。
また、介護者、交通ボランティア等を対象とした講習会等を開催する。

ク　外国人に対する交通安全教育

県内に居住、または県内で活動する外国人に対し、我が国の交通ルール・マナーに関する知識の普及及び県内の交通事情等に関する理解を深めることを目的とした交通安全教育を推進するとともに、外国人交通安全講習指導員の養成や、外国人向け教材の充実を視野に入れ、効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の交通安全講習会等への参加を促進する。

（2）効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成、教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

（3）交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全県民運動の推進

県民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民自身による交通環境の改善に向けた取組を推進するための県民運動として、県や関係機関・団体を始め、県交通安全対策協議会の構成機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

(ｱ)　交通安全運動の重点としては、高齢者や子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間、薄暮時における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進、違法駐車の追放、暴走族の追放、飲酒運転の根絶等、県内の交通情勢に即した事項を設定する。

(ｲ)　県内全域での事故の特徴に即した「交通安全ひとこえ運動」などの年間運動を展開するとともに、春・秋の全国交通安全運動をはじめ夏・年末等各季における運動を強力に推進する。
また、効果的な運動を実施するため、地域の実態に応じた運動の重点を定め、実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動を行う民間団体や交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通安全活動を推進する。

(ｳ)　交通安全運動の推進にあたっては、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く県民に周知し、その積極的な参加と協力のもと、県民総ぐるみの運動として展開されるよう、推進体制の一層の強化を図る。
また、運動の効果を検証し、今後の運動がより効果的な運動となるよう配意する。

イ　高齢者事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や、高齢者の社会参加の機会増大・活発化により、高齢者が関わる事故が増加することが懸念される。

このため、高齢者交通事故防止運動を毎月 15 日の「高齢者交通安全の日」を中心に啓発するとともに、春・夏・秋・年末の各季の運動における重点項目に位置づけ、年間を通じた県民総ぐるみの運動として推進する。

高齢者に対しては、加齢による身体特性の変化についての自覚を促すとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を促進するため、あらゆる機会をとらえた積極的な広報・啓発活動を展開する。特に、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。その際、前期高齢者と後期高齢者の年齢層の違いによる行動特性等に配慮する。

また、各世代における交通安全教育の中で高齢者の行動特性の理解や、高齢者交通安全マークの積極的な普及・啓発を促進するとともに、「交通安全ひとこえ運動」を展開する。

さらに、高齢運転者による事故を防止するため、高齢運転者標識を普及させるとともに、この標識を付けた自動車への保護意識を高めるように努め、関係団体による多様な機会を活用した普及・啓発を促進する。

家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって、高齢者交通事故防止運動を推進する。

ウ　自転車の安全利用の推進

自転車の利用にあたっては、自転車が本来車両（軽車両）であることや、道路を通行する場合の車両としてのルール、交通マナーの実践について理解させ自転車利用のマナーアップを県民運動として推進する。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等の自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時等におけるルールについての周知・徹底を図るとともに、自転車の実技指導を強化する。

また、関係機関・団体と連携して、危険予知・予測能力を高める「自転車シミュレーター」を活用した交通安全教育を推進する。

また、自転車の加害事故への認識と対歩行者事故における危険性等について教育や広報啓発活動を通じて理解させる。

さらに、薄暮時からの自転車の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進するとともに、幼児が同乗中の自転車の転倒危険性について広報啓発を推進し、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を促進する。

エ　二輪車事故防止運動の推進

本県では、二輪車事故の割合が高いことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で、交通ルールを遵守し、安全運転を実践できる運転者を育成する。また、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる教育を行う。

そのため、関係機関・団体等が連携し、二輪車事故防止、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の広報啓発活動を推進するとともに、二輪車交通安全教室を充実させるほか、危険予知・予測能力を高める「ライディング・シミュレーター」を活用した交通安全教育を展開し、二輪車の事故防止を図る。

オ　飲酒運転根絶運動の推進

重大事故をもたらす飲酒運転の根絶に向け、関係機関・団体等が一体となり、飲酒運転根絶運動を展開し、飲酒運転を許さない社会認識を徹底することにより、飲酒運転による事故の防止を図る。特に、飲酒事故の被害者遺族による事故の悲惨さを訴える活動を周知し、飲酒に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う等、広報啓発活動を強化するとともに、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、「飲酒運転をしない、させない」という県民の規範意識の確立を図るよう、教育内容の充実を図る。

カ　すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解を深め、すべての座席における着用の推進を図るため、関係機関・団体等による連携の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開するとともに、シートベルトコンビンサー等を活用した参加・体験型の交通安全教育を実施するなど、家庭、学校、職場、地域等が一体となったシートベルトの着用推進運動を行う。

キ　チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園・保育所、病院等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、母親学級や乳幼児健診などでチャイルドシートの正しい使用の指導を推進するとともに、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりのため、製品の安全性に関する情報の提供や取扱説明書の作成等、チャイルドシートや自動車のメーカーによる取組を促進するとともに、販売店における利用者への正しい着用の指導・助言を促進する。

ク　反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。また、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の普及を推進する。

反射材の普及は、全年齢層を対象とし、衣服や靴等の生活用品への組み込みを推奨するとともに、反射材の効果についての情報提供に努める。また、反射材のファッションショー等による啓発活動を推進するとともに、特に高齢者に対する反射材の啓発活動を強化する。

ケ　効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で効果的な方法により重点的かつ集中的に実施し、実効性の高い広報を行う。

(ｱ)　高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車の排除等を図るため、関係機関・団体等と一体となった広範なキャンペーンを積極的に行い、きめ細かい広報の充実に努める。

(ｲ)　交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、公的機関、町内会等を通じた広報等によりきめ細かな広報の充実に努める。

(ｳ)　新聞、ラジオ、テレビ等の報道機関の理解と協力を求め、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、各季における交通安全運動等の広報を展開する。

(ｴ) 情報社会が急速に進展する中で､インターネットなどＩＴ関連の広報媒体を活用した交通安全情報を提供する。

コ　その他の普及啓発活動の推進

(ｱ) 県民が、それぞれの立場において交通安全を心がけ、交通事故を防止するため、県民交通安全の日や高齢者交通安全の日を中心に、関係機関・団体等が連携して広報・啓発活動を展開する。

(ｲ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の事故の危険性等を広く周知するとともに、高齢歩行者等への視認性の高い服装の着用の推進、薄暮時における自動車の前照灯の早期点灯等の普及啓発を行う。

(ｳ) 県民への交通事故防止に関する意識啓発を図るため､インターネット等を通じて事故データ等交通安全に関する情報の提供に努める。

（4）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全団体等の主体的な活動を促進するため､交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助や交通安全情報の提供等の主体的な活動の充実のための指導を強化し、その主体的な活動を支援する。

ア　自家用自動車関係団体の育成指導

社団法人神奈川県安全運転管理者連合会、各地区安全運転管理者会､神奈川県青少年交通安全連絡協議会等を通じ、事業所に対する計画的な安全指導を行い、マイカーを含めた事故防止活動の推進を図る。

イ　事業用自動車関係団体の指導支援

社団法人神奈川県トラック協会、社団法人神奈川県タクシー協会、社団法人神奈川県バス協会等に対し、安全運転管理に関する指導を強化し、運行管理者を中心とした事業所ぐるみの交通事故防止活動が効果的に行われるよう支援する。

ウ　地域交通安全推進団体の指導支援

財団法人神奈川県交通安全協会、各地区交通安全協会及び地域交通安全活動推進委員協議会、神奈川県二輪車安全普及協会、神奈川県交通安全母の会連合会等に対し、組織の活性化による自主的活動の促進を図り、交通安全教育や広報等の活動が活発に行われるよう支援する。

エ　各種推進委員会の育成指導

神奈川県二輪車安全運転推進委員会及び神奈川県自転車安全教育推進委員会等に対し、組織の充実と活性化を図るための指導を強化するとともに、主体的な行事の効果的な実施を支援する。

オ　各種団体等の交通安全活動への支援

自動車製造・販売団体、ユーザー団体等に対し、交通安全教育、広報活動等、それぞれの立場における交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、あらゆる機会を活用した支援を行う。

カ　関係機関、団体等が一体となった交通安全活動推進体制の強化

交通安全対策に関する行政・民間団体間の定期的な連絡協議の場を通じ、交通安全に関する各種情報交換・提供体制の整備を図り、さらに、関係機関・団体等が一体となった交通安全活動推進体制を強化し、交通安全に関する県民総ぐるみの活動の展開を図る。

（５）住民の参加・協働の推進

交通安全は、県民意識に支えられていることから、県民が交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

交通安全思想を普及し、安全な地域社会の形成を図るため、行政、交通安全団体、民間企業等と県民が連携し、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成や、交通安全総点検等地域の実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

３　安全運転の確保

安全運転の確保には、運転者の能力や資質の向上が必要であるため、運転者教育等の充実に努めるとともに、運転免許制度の改善を行う。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等に努める。

さらに、高度化、多様化する道路交通情報に対する県民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時適切な情報提供を実施するため、情報通信技術（ＩＴ）等を活用した総合的な情報提供の充実を図る。

（１）運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、特に、免許取得時及び免許取得後における運転能力を向上させるための教育を行う。

また、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故実態の理解を深める教育等の実施を通じて、安全意識及び態度の向上を図る。

ア　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ｱ)　自動車教習所における教習の充実

交通事故の発生状況や道路環境等の状況を勘案した自動車教習を進めるほか、教習指導員等の資質及び教育水準の向上に努める。

(ｲ)　取得時講習の充実

各種運転免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ　運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習における運転者に対する再教育が効果的に行なわれるよう、講習内容・方法の充実に努める。特に、飲酒運転防止の観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の在り方を見直し、その内容を充実させる。

また、指定自動車教習所における参加・体験・実践型の運転者教育の充実を図り、運転免許取得者の安全運転に必要な知識や技能の向上を図るなど、地域の交通安全教育センターとしての機能充実を図る。

ウ　二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、神奈川県二輪車安全普及協会、財団法人神奈川県交通安全協会、社団法人神奈川県指定自動車教習所協会等との協力体制を確立し、教育機関や事業者、老人クラブ等の関係機関・団体と連携して、高校生から高齢者までを対象とした、参加・体験型の実技講習を実施する。

また、自動二輪車の二人乗りについて参加・体験型の安全教育を行う。

エ　高齢運転者対策の充実

高齢者講習の効果的実施及び更新時講習の充実等に努め、運転適性検査機材等の活用及び個別安全指導の実施を通じて、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導等を行うとともに、高齢運転者の交通事故の状況を詳細に分析するなどにより、適性検査の充実方策の検討を行う。特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努めるとともに、検査実施状況を調査し、検証を行う。検査の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、安全な運転に支障ある者については運転免許の取消等の行政処分を行うとともに、臨時適性検査の確実な実施等に努める。

また、運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ、運転免許証を自主返納した者の支援に努める。

さらに、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識の積極的な使用促進を図る。

オ　シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等の機会を通じて、着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、着用義務違反に対する指導取締りを強化する。

カ　自転車安全運転対策の推進

家庭、学校、関係機関・団体が連携して、児童、生徒等に対する自転車の安全な乗り方の指導を行うとともに、「自転車マナーアップ運動」を通じて、自転車の交通事故防止を図る。

キ　自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターの行う通知、証明業務等や安全運転中央研修所における各種訓練施設を活用し、高度な運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育を図る。

ク　自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ケ　自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

独立行政法人自動車事故対策機構等による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断は、診断技術の向上及び診断機器の充実等、受診環境の整備を行い、受診を積極的に推進する。

また、自動車運送事業者に対して、初任運転者、高齢運転者及び事故惹起運転者に対する適

性診断の受診の徹底を図る。

コ　悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

（２）運転免許制度の改善

最近の交通情勢を踏まえた運転免許制度の検討及び試験内容の見直しを行うとともに、運転免許試験の内容について検証を行い、必要に応じ改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化等により更新負担の軽減を図るとともに、運転免許試験場における身体障害者等のための設備・資機材の整備、運転適性相談活動の充実を図る。

（３）安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習の見直し等により、資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

なお、事業活動に関してなされた道路交通法違反等の使用者等への通報制度を活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命・容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転を確保する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の手法等について検討を進め、その普及に向けた働きかけに努める。

（４）自動車運送事業者の安全対策の充実

ア　自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

安全な運行管理の徹底のため、重大事故を起こした事業者等に対する監査を徹底し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。

このため、効果的かつ効率的な監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図るとともに、ヒューマンエラーによる事故の防止を図るため、自動車運送事業者の安全管理体制に対する指導を行う。

また、高速バス、トラック、タクシー等について、高速道路等における事故時の被害を軽減するため、シートベルト着用の徹底等、指導を強化する。

このほか、平成 23 年４月１日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

イ　安全運転の確保に資する機器の普及促進及び活用策の充実

映像記録型ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、得られた情報に基づく事故分析等により、運送事業者等による事故の再発防止対策の検討に活用する。

ウ　貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

貨物自動車運送事業者について、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じて過労運転・過積載防止等運行の安全を確保するための指導の強化を図る。

エ　事故情報の多角的分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づく事故情報の収集・分析、自動車運送事業に係わる交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、分析結果の有効活用を図る。

オ　運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、事故情報の多角的分析の結果の活用等により講習内容を充実するとともに、講習水準の向上を図り、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施する。

（5）交通労働災害の防止等

ア　交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底により、事業場における適正な管理体制の確立、運転者教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、ガイドラインに基づく管理者や自動車運転業務従事者への教育を行うとともに、交通労働災害防止指導員による事業場に対する個別指導を実施する。

さらに、長時間運転等を背景とした交通労働災害が発生した場合は、運転時間等と交通事故等に関する調査を実施し、結果を踏まえた適切な措置を図る。

イ　運転者の適正な労働条件の確保

自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

（6）道路交通に関する情報の充実

ア　危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物（消防危険物、高圧ガス、毒劇物、火薬類及び届出対象病原体等）輸送時の事故による災害を未然に防止するとともに、災害発生時の被害軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者への指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理を行うため、危険物災害等情報支援システム*の充実を図る。

イ　国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、受荷主等にコンテナ情報の伝達を義務付ける等、必要な措置について定めた「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」の施行に向け、必要な措置を実施する。

ウ　気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報

* 危険物災害等情報支援システム：災害現場で消防隊が必要とする危険物等の情報等を効果的に提供するシステム

の質的向上と適時・的確な公表及び迅速な伝達に努める。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路状況提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・運用するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（ＩＴ）を活用した観測・監視体制の強化を図るほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

（7）エコドライブ等の推進

地球温暖化や大気汚染などの環境問題に対する関心が高まる中、アイドリングストップや急発進、急加速をしないなど環境に配慮した運転方法であるエコドライブは、自動車排出ガスの削減や二酸化炭素の排出抑制、さらには、安全運転の実現につながることが期待されることから、自動車運送事業者、自動車ユーザーそれぞれの立場で、エコドライブを実践し、環境負荷の低減に努める。

なお、自動車運送事業者に対しては、低公害車の導入、エコドライブの実施、自動車点検・整備等の実施により環境保全と経営向上の両立を目指すグリーン経営への取組を推進する。

あらゆる機会において、エコドライブの実施を呼びかけ、環境保全意識の高揚を図る。

また、走行時にＣO2 を排出しない電気自動車(ＥＶ)について、EV 用充電インフラの整備を進めることで、ＥＶドライバーの充電切れへの不安を解消し、安心してＥＶを運転できる環境を整備する。

4　車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用など、自動車技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として期待できる範囲は確実に拡大している。

このため、車両構造に起因する事故への対策を強化するとともに、運転ミスなど人的要因に起因する事故についても、車両構造面からの対策を講ずることにより交通事故の未然防止を図る。

また、事故が起きた際の、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や脱出容易性の確保など、被害拡大防止対策を進める。特に、これまで被害軽減効果を上げてきた対策の強化に加え、今後は、事故を未然に防止する対策について、先進技術の活用等により、更なる充実を図る必要がある。車両安全対策の推進にあたっては、安全基準の強化とともに、自動車メーカーや研究機関等による研究開発の促進、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策など、基礎研究から実用・普及までの段階に応じた検討を行う必要がある。

さらに、自動車が使用される段階では、劣化等に起因する事故を回避するため、適切な保守管理を推進する必要があるが、自動車使用者による保守管理のみならず、自動車検査等により、車両の安全性の確保を図る。

（1）車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア　道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(ｱ)　車両の安全対策の推進

ドライブレコーダー等の情報を活用した事故実態の把握・分析、安全対策の内容の検討、事前事後の効果評価の実施により、車両の安全対策を推進する。

(ｲ)　道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造･装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、事故を未然に防ぐための予防安全対策、事故が発生した場合における被害

軽減対策、火災の発生等二次災害を防止するための災害拡大防止対策等それぞれの観点から、拡充・強化を図る。

イ　先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進を進める。

また、ＡＳＶ技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の実用化段階にあるＡＳＶ技術については、補助制度の創設、技術指針の策定、ＡＳＶ技術の効果評価の実施等により普及促進を引き続き進める。

（２）自動車アセスメント情報の提供等

自動車の車種ごとの安全性に関する比較等の自動車アセスメント情報を自動車使用者に定期的に提供することにより安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を提供し、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

（３）自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車の検査体制の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせ、進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、ＩＴ化による自動車検査情報の活用の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。

また、街頭検査体制の充実強化により、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

さらに、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化するとともに、軽自動車の検査については、実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るなど、検査体制の充実強化を図る。

イ　自動車の点検整備の充実

(ｱ)　自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の促進を図るため、関係機関の協力の下に「自動車点検整備推進運動」を展開し、ユーザーによる保守管理の徹底を促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、整備管理者等に対して、監査、研修等の機会をとらえ、確実な保守管理の実施を推進する。

なお、車両の不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(ｲ)　不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている暴走族の不正改造車や、過積載を目的とした不正改造車等を排除するため、関係機関が協力して「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査の強化等により、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度の的確な運用に努める。

(ｳ)　自動車分解整備事業の適正化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、

整備内容、整備料金の適正化等を指導する。また、自動車分解整備事業者における設備の近代化や経営管理の改善等への支援を推進する。

(ｴ)　自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車の適切な維持管理のため、自動車整備業の実態調査等を通じ現状を把握するとともに、自動車整備業が新技術に対応していくための高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の正しい整備や自動車ユーザーに対する適切な利用を促すため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(ｵ)　不正事案に対する対策の強化

近年ペーパー車検等の不正事案が増加していることから、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

（4）自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）・普通自転車に係る型式認定制度を活用する。また、自転車利用者に対して定期的な点検整備の必要性を啓発、普及するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、あわせて付帯保険により被害者の救済を目的とするＴＳマーク*の普及に努める。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5　道路交通秩序の維持

交通事故を防止するため、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故につながる悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた交通指導取締りを推進する。

また、事故原因の徹底究明を求める県民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化とともに、初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体、県民が連携し、交通安全県民運動の一環として県民総ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

（1）交通の指導取締りの強化等

ア　一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止、事故多発路線等における事故防止のため交通指導取締りを効果的に推進する。

このため、高齢者、歩行者保護等の観点に立った交通指導取締りを推進するとともに、事故多発路線等における街頭活動を強化する。

特に、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、歩行者妨害・交差点違反等の悪質・危険性、

*ＴＳマーク：自動車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りを強化する。

また、事業活動に関してなされた過積載、過労運転などの違反については、自動車使用者等に対する責任追及を徹底し、使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行うなど、行政処分を行うことにより、違反の防止を図る。

さらに、自転車利用者に対する指導取締りとしては、無灯火、二人乗り、信号無視、また歩行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては、検挙措置をとる。

イ　高速道路における指導取締りの強化等

高速道路においては、悪質・危険な違反はもとより、軽微な違反であっても重大事故につながるおそれがあることから、指導取締体制の整備に努め、交通流や事故発生状況等の交通実態に即した効果的な機動警らを実施し、交通事故防止及び交通流の円滑化を図る。

特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、過積載、過労運転、路肩走行及び駐停車違反といった悪質・危険性、迷惑性の高い違反の取締りを強化する。

ウ　科学的手法を導入した指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化等により、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

（2）交通捜査の強化その他の交通犯罪の捜査体制の強化

ひき逃げ事件その他各種の交通犯罪の捜査及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行う。

ア　専従捜査体制の強化等

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

イ　適正で科学的な交通事故事件捜査の推進

交通事故自動記録装置等交通事故捜査支援資機材等の整備を推進するとともに、交通機動鑑識捜査員の捜査技術の向上を図り、科学的な交通事故事件捜査を推進する。

（3）暴走族対策の強化

ア　神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例及び基本指針の普及啓発

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」（平成 15 年県条例第 73 号）及び「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する基本方針」に基づき、凶悪化する暴走族による各種不法事案の未然防止、交通秩序の確保とともに、青少年の健全な育成に資する施策を関係機関・団体が連携して推進する。

イ　暴走族追放気運の高揚及び学校等における青少年の指導の充実

関係機関・団体等と連携し、街頭キャンペーンや各種会合を通じて、地域における暴走族追放気運の高揚を図る。

また、中・高校生を対象に暴走族への加入防止を目的とした交通安全教育等を積極的に推進する。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を活用し、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の指導支援を徹底する。

ウ　暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族のい集場所として利用されやすい施設等の夜間封鎖、い集・暴走を困難にするための交通環境づくりを施設管理者、道路管理者等と連携して推進するとともに、暴走族に対する不売等の協力要請等について、事業者との連携体制を確立する。

エ　暴走族に対する指導取締りの強化

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」のほか、あらゆる関係法令を積極的に適用した暴走族構成員の検挙及び違法改造車両の押収を徹底する。

その他、違法行為を敢行する旧車會に対する実態把握を徹底し、情報を共有化し、不正改造等の取締りを強化する。

オ　暴走行為事犯者の再犯防止

暴走行為事犯者の捜査にあたっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている諸事情を明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど、再犯防止に努める。

暴力団とかかわりのある者については実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

保護処分に付された暴走族少年の処遇にあたっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族からの離脱指導等、再犯防止に重点をおいた処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分は、特に迅速かつ厳重に行う。

カ　車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進するほか、企業、関係団体に対する指導及び不正改造企業に対する取締りを積極的に行う。

6　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上における救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

（1）救助・救急体制の整備

ア　救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救急活動の増大及び事故内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図る。

イ　救助・集団救急事故体制の整備

大規模な交通事故等、多数の負傷者が発生する事故に対処するため、緊急連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する

ウ　心肺そ生法等の応急手当の普及啓発の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当により、救命効果の向上が図られることから、

心肺蘇生法、自動体外式除細動器（ＡＥＤ*）の使用などの応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

このため、心肺そ生法に関する基準等による応急手当の知識・実技の普及を図り、応急手当指導者の養成を行うほか、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全指導に携わる者や、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を促進する。

さらに、学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

エ　救急救命士の養成・配置等の促進

県内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう、その養成を図る。また、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ　救助・救急用資機材の整備の促進

救助工作車や救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

また、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置を一体化した消防緊急通信指令施設の導入を推進する。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

カ　消防ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における横浜市・川崎市のヘリコプターの活用を推進する。

キ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応するため、教育訓練を充実し、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図る。

ク　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社が自主救急として処理する一方、沿線市町村等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、協力して適切かつ効率的な救急業務体制を整備する。

このため、関係市町村・警察等と高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株

* AED：Automated External Defibrillator

式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等における救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ケ　現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでの所要時間の短縮及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（ＦＡＳＴ*）の整備を図る。

コ　緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、新交通システム（ＵＴＭＳ）の構想等に基づき、ＧＰＳ技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を通報する緊急通報システム（ＨＥＬＰ*）の普及を図る。

（２）救急医療体制の整備

ア　救急医療機関等の整備

救急患者に対し初期治療や比較的軽易な治療を行う初期救急医療（休日夜間急患診療所等）、手術や入院加療を要する救急患者に対応する二次救急医療（病院群輪番制等）及び重篤な救急患者を対象に高度・専門的な医療を行う三次救急医療（救命救急センター等）の整備を進める。

また、救急医療体制を円滑に運営するため、救急医療情報システムの充実を図る。

イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療担当医師については、救急医療に関する教育・研修の充実に努め、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図るとともに、看護師についても、救急医療に関する教育の充実に努める。

ウ　ドクターヘリの事業の推進

搬送時間、治療開始時間の短縮による救命効果の向上を図るため、ドクターヘリによる救急搬送システムの安定的運用に努める。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を推進する。

７　交通事故被害者等に対する支援

交通事故被害者及びその家族又は遺族（以下「交通事故被害者等」という。）は、交通事故によ

*FAST：Fast Emergency Vehicle Preemption Systems
*HELP：Help system for Emergency Life saving and Public safety

りかけがえのない生命を絶たれたり、肉体的、精神的及び経済的に大きな打撃を受けている。

このため、交通事故被害者等に対する支援の重要性にかんがみ、交通安全対策基本法及び犯罪被害者等基本法等にもとづき、被害者等支援のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、交通事故被害者等は、交通事故に係る損害賠償などの知識、情報が乏しいことが多いことから、交通事故に関する相談を受ける機会を充実するとともに、被害者等の心情に配慮して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

（1）交通事故相談活動の充実

交通事故の被害者やその家族等からの相談に適切に応じられるよう、事故相談体制等の充実を図るため、県、市町村及び関係機関、団体等との連携を密にして、交通事故相談窓口の円滑かつ適切な運営を図る。

また、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、交通事故相談員研修会等を通じて相談員の資質の向上を図り、常に相談者からのニーズに対応できる相談体制の充実を図る。

交通事故相談窓口における円滑かつ適切な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関・団体等との連絡協調を図る。

さらに、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、交通事故相談窓口、警察本部の交通相談センター、財団法人神奈川県交通安全協会の交通安全活動推進センター等により推進する。

交通事故相談窓口等の周知にあたっては、広報誌、県ホームページ等の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故被害者等に対し広く相談の機会を提供する。

（2）無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底するため、広報活動等を通じて保険の期限切れや掛金の未納等への注意を広く喚起するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行う。

（3）交通遺児家庭に対する支援

ア　交通遺児家庭の福祉相談等の実施

交通事故で生計の維持者等を失った交通遺児家庭を対象として、交通遺児等福祉相談員による相談活動を実施する。

イ　交通遺児援護基金による支援

県民の寄付により社会福祉法人神奈川県社会福祉協議会に設置された「交通遺児援護基金」から、交通遺児家庭に見舞金等を支給するほか、交通遺児関係の団体活動に対し、支援を行う。

（4）被害者支援の充実強化

ア　独立行政法人自動車事故対策機構による被害者等に対する援助措置の充実

義務教育期の交通遺児等で生活に困窮している者に対し、独立行政法人自動車事故対策機構による貸付を行う。また、自動車事故被害者で生活が困窮している者に対して、後遺障害に係る保険金及び保証金の一部を立替え貸付けるとともに、債務名義を得ながら、その弁済を受けることが困難であると認められる者に対して、必要な資金の貸付けを行う。そのほか、自動車事故により重度の後遺障害に陥った被害者（脳障害による重度後遺障害者及びこれに準ずる脊髄障害等による重度後遺障害者）に対して、介護料の支給を行う。

イ　交通事故被害者等の心情に配意した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配意した相談業務を、交通安全相談窓口や警察本部の交通相談センター、警察署の交通課、県交通安全協会の交通安全活動推進センター、かながわ犯罪被害者サポートステーション等により推進するとともに、民間の被害者支援団体等との連携を図る。

警察において、交通事故被害者等に対して、事故の概要、捜査過程、事故処理結果、不起訴記録等の情報を提供するとともに、刑事手続き、損害賠償等の流れをまとめた「交通事故被害者のしおり」、「ひき逃げ事故被害者のしおり」等のパンフレットを配布するなど、交通事故被害者等に対して情報提供を行う。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故の被害者及び遺族等に対しては、捜査への支障等を勘案しつつ、被疑者の検挙、送致状況、裁判結果を連絡する被害者連絡制度を活用し、適時適切に情報の提供を図る。

交通事故被害者等の権利利益の保護を図り、総合的な被害者支援を行うため、警察等の関係行政機関・民間支援団体等との緊密な連携と相互協力により、交通事故被害者等の自助グループの活動等を始めとする、交通事故被害者等のニーズに応じた支援活動を継続的かつ効果的に推進する。

8　研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年多様化、複雑化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでは難しくなりつつあり、有効かつ適切な交通対策のために、その基礎となる研究開発の推進を図ることが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等、客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を次の対策などにフィードバックする必要がある。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

（1）道路交通の安全に関する研究開発の推進

ア　高度道路交通システム（ＩＴＳ）に関する研究開発の推進

最先端の情報通信技術（ＩＴ）を用いて、人と道路と車両とを一体の交通システムとして、その安全性を始め輸送効率、快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等、交通の円滑化、環境保全に寄与するための研究開発を推進する。

(ｱ)　ナビゲーションシステムの高度化

目的地までの安全で快適な移動の実現を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等、ナビゲーションの高度化に関する研究開発を推進する。

(ｲ)　ノンストップ自動料金支払いシステム（ＥＴＣ）の推進

渋滞の改善効果が期待されるＥＴＣの普及を促進するため、同技術の高度化を進めるとともに、さまざまなサービス分野で利用可能にする技術開発を推進する。

(ｳ)　安全運転の支援

高度道路交通システム（ＩＴＳ）の推進により交通の安全を高めるため、関係機関及び民間企業と連携し、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムや自動車単体では対応できない事故への対策として、車間及び路車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの研究開発を推進する。

(ｴ)　交通管理の最適化

交通流・量の総合的な管理を行い、特に自動車走行（プローブ）情報に基づく信号制御、

交通情報提供等、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るための研究開発を行う。

(ｵ) 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応により道路交通の危険防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

(ｶ) 公共交通の支援

公共交通機関の利便性・快適性の向上や交通の円滑化を図るため、公共交通機関の運行状況を把握し、事業者及び利用者に情報を提供するシステム、公共交通機関の円滑な運行を確保するシステム等の研究開発を推進する。

(ｷ) 商用車の効率化

輸送効率の向上、業務交通量の低減、輸送の安全性向上を図るため、商用車の効率的な運行管理を支援するシステムの研究開発を推進する。

(ｸ) 歩行者等の支援

高齢者､障害者等の全ての歩行者が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、経路案内・誘導を行うシステムや、高齢者、障害者等のための信号機の高度化等の研究開発を推進する。

(ｹ) 緊急車両の運行支援

災害時に迅速かつ的確な復旧・救援活動を行うため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集するとともに、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行う交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

イ　交通行動特性等に関する研究の推進

(ｱ) 高齢者の交通行動特性に関する研究の推進

高齢者人口及び高齢運転者の増加に伴う交通事故情勢の推移に対応して､高齢者が安全かつ安心して移動・運転できるよう適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性に関する研究を推進する。

(ｲ) 歩行者の行動特性を踏まえた交通安全に関する研究の推進

主な交通事故発生形態の一つである歩行者事故を削減するため､歩行者の行動特性及びそれを踏まえた交通安全対策に関する研究を推進する。

ウ　安全運転の確保に関する研究の推進

(ｱ) 交通安全関係資機材の開発

実践的な運転者教育を効果的に行うための運転シミュレーターその他関係資機材の研究開発を一層推進する。

(ｲ) ナンバープレート・封印のＩＣ化に関する研究開発の推進

ナンバープレート・封印のＩＣ化について、技術仕様及びこれを用いた交通安全対策等に関し、実用化に向け調査研究を進める。

エ　車両の安全に関する研究の推進

(ｱ) 車両に係る予防安全技術の研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る予防安全技術の研究を推進する。

(ｲ) 車両に係る被害軽減技術等の研究の推進

万が一事故が発生した場合の乗員､歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る被害軽

減技術等の研究開発を推進する。

オ　交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、事故多発区間の交通安全対策に対する有効度測定を実施する。また、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

カ　交通事故被害者の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判例等を用いて、交通事故被害者の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

（２）道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人間、道路及び車両の三要素について総合的な観点からの事故分析を行う。

さらに、関係機関・団体が有する交通事故調査・分析に係る情報を県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民意識の高揚を図る。

第２章　鉄道交通の安全

第１節　鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあり，これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、平成 17 年４月には乗客 106 人が死亡したＪＲ西日本福知山線列車脱線事故、乗客５人が死亡したＪＲ東日本羽越線列車脱線事故といった重大事故が発生している。本県においては、昭和 39 年以降鉄道運転事故における乗客の死亡事故の発生はないが、運行が高密度である現在の運行形態においては、一たび鉄道事故が発生すると被害が甚大となるばかりでなく、利用者の利便に重大な支障をもたらす恐れがある。しかし、一方で、近年は輸送量の伸び悩み等から、各事業者において、経営合理化の要請が強まっている。

こうした現状にかんがみ、県民の理解と協力の下、第２節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、運転事故件数の減少を目指すものとする。

第２節　鉄道交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり，これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら，列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば，多数の死傷者を生じるおそれがあること，踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を合わせると運転事故全体の約 90％を占めており，その死者数が近年は下げ止まりの傾向があることから，一層安全で安定した鉄道輸送を目指し，重大な列車事故の未然防止とともに，利用者等の関係する事故を防止するため，効果的な対策を講ずるべく，総合的な視点から施策を推進していく。

Ⅱ　鉄道交通安全の施策

１　鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

（１）鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進する。

老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへと計画的に更新を進める。また、安全総点検等の機会を利用した技術面での指導や、研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進していく。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。

（２）運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ＡＴＳ）等、運転士異常時列車停止装置、

運転状況記録装置等について、着実にその整備を進める。

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約 90％を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、各種交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

３　鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及びリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図る。また、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応する。

（１）運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

（２）リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導する。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。

（３）気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を適確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化や、情報通信技術（ＩＴ）を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

（４）鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行う。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図る。

また、主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。

併せて、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸マネジメント評価を行う。

（５）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は、災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

４　救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

第３章　踏切道における交通の安全

第１節　踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向

第８次交通安全計画期間中、平成 21 年度までにおける県内の踏切事故は、発生件数 43 件、負傷者数 12 人で、死亡者数は 20 人であった。（関東運輸局資料）踏切事故は、死傷者を生ずるだけでなく鉄道運行にも重大な支障をもたらすものであり、また、改良すべき踏切道がなお残されている。こうした現状にかんがみ、引き続き、踏切事故防止総合対策を積極的に推進することとする。

また、これらの施設面での対策と併せて踏切道通行者の安全意識向上を図るため、安全教育広報活動についても積極的に推進する。

第２節　踏切道における交通安全の対策

Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることから、第８次交通安全計画及び年度ごとの踏切事故防止総合対策に基づき、推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、「開かずの踏切」への対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

Ⅱ　踏切道の交通安全の施策

1　踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備の促進

立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等について、効果の早期発現を図るための構造改良等を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を強力に推進する。

さらに、「開かずの踏切」等の遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

以上の構造改良による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する。

2　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものは、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3　踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案し、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等を設置、ＩＴの活用による踏切注意情報の表示すや踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等

の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとする。